Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8530**

18. Wahlperiode 23.05.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Susanna Karawanskij, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/8371 –

Auswirkungen der Förderung der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge auf maritime Beschäftigung und Ausbildung

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit mehr als 25 Jahren ist eine klare Tendenz in der deutschen Seeschifffahrt hin zu Billigflaggen zu erkennen. Diese Entwicklung hat zum Abbruch von Löhnen und Arbeitsbedingungen geführt, indem der Heuertarifvertrag See auf immer weniger Seeleute auf Schiffen deutscher Reeder zutrifft. Zudem sind laut Angaben der Gewerkschaft ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft viele tausende Stellen deutscher Seeleuten verloren gegangen.

Um den maritimen Know-how und die deutsche Seeschifffahrt langfristig zu sichern, verfolgen die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen seit Jahren die Strategie, die Reeder mittels Steuervergünstigungen und Subventionen in der deutschen Flagge zu halten. Neben schon existierenden Subventionen für Ausbildung und Beschäftigung von etwa 60 Millionen pro Jahr (laut dem 25. Subventionsbericht), die teilweise Befreiung der Reeder von Schiffen unter deutscher Flagge aus der Lohnsteuer in Höhe von 40 Prozent, die Tonnagesteuer und die Lohnkostenzuschüsse aus der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sollten zusätzliche finanzielle Anreize für die deutsche Flagge geschaffen werden. Am 1. Oktober 2015 beschlossen die Koalitionsfraktionen deshalb die dauerhafte Befreiung von Schifferlöspools von der Versicherungssteuer. Am 28. Januar 2016 erfolgte zudem der Beschluss der Koalitionsfraktionen zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt von 40 Prozent auf 100 Prozent.

Die geschaffenen Anreize haben aber bisher noch nicht zur beabsichtigten Rückflaggung geführt. Monat für Monat sinkt die Zahl an Schiffen unter deutscher Flagge laut der Statistik der Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) weiter, während gleichzeitig immer weniger deutsche Seeleute eine Beschäftigung auf See finden. Die im Rahmen des Maritimen Bündnisses gemachte Zusage der Reedereien, organisiert im Verband Deutscher Reeder (VDR), wenigstens 500 Schiffe deutscher Reedereien unter deutscher Flagge fahren zu lassen, wurde nicht erfüllt. Darüber hinaus stellen die Reedereien trotz Selbstverpflichtung im Rahmen des Maritimen Bündnisses immer weniger Ausbildungsplätze zur Verfügung. So ist nach Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) die Zahl vertragsschließender Reedereien mit Ausbildungsschiffen zwischen den Jahren 2006 und 2014 von 111 auf 84 gefallen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bei der Nationalen Maritimen Konferenz am 19. Oktober 2015 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, eine weitere Maßnahme zur Förderung der deutschen Seeschiffahrtsbranche, nämlich eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) angekündigt. In der Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem VDR vom 10. Dezember 2015 zu Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt wurde diese Ankündigung schriftlich bestätigt. Demnach soll die SchBesV dahingehend geändert werden, dass für Schiffe unter deutscher Flagge mit einer Größe von bis zu 8 000 BRZ (Bruttoraumzahl) nur noch ein EU-Bürger als Kapitän, für Schiffe mit einer Größe von über 8 000 BRZ ein EU-Bürger als Kapitän und einer als Offizier vorgeschrieben sind. Für viele deutsche und EU-Seeleute droht damit der Arbeitsplatzverlust.

1. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnisstand der Bundesregierung die gesamten Gewinne vor und nach Steuern in der deutschen Seeschifffahrtsbranche im Zeitraum von 2008 bis 2015 (bitte nach Jahr und nach Gewinnen vor und nach Steuern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

2. Plant die Bundesregierung Schritte zur Wiederbelebung des Maritimen Bündnisses?

Die Bundesregierung hält am Maritimen Bündnis fest. Es hat sich in den mehr als zehn Jahren seiner Existenz als bewährte und akzeptierte Institution etabliert. Mit ihm konnten viele positive Impulse gesetzt werden. Das Maritime Bündnis, bestehend aus den Sozialpartnern Verband Deutscher Reeder (VDR) und Gewerkschaft ver.di, den norddeutschen Ländern und der Bundesregierung, ist die Plattform, um die nationale Seeschifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten. In der letzten, am 6. April 2016 stattgefundenen Sitzung des Maritimen Bündnisses haben die Beteiligten erklärt, sich weiterhin im Maritimen Bündnis einzubringen.

3. Ist die Vereinbarung zwischen dem BMVI und dem VDR vom 10. Dezember 2015 zu den Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt so zu interpretieren, dass die Bundesregierung künftig mit der Arbeitgeberseite ohne Beteiligung der Arbeitnehmerseite über schifffahrtspolitische Rahmenbedingungen beraten wird?

   Wenn nein, warum hat die Bundesregierung bei der Formulierung und Unterzeichnung dieser Vereinbarung die Arbeitnehmerseite nicht einbezogen?

Die Vereinbarung ist im Rahmen des Maritimen Bündnisses geschlossen worden. Es handelt sich um eine Verständigung zwischen zwei Bündnispartnern über Ziele und Maßnahmen zur Stärkung des maritimen Know-hows in Deutschland.

4. Hat die Vereinbarung zwischen dem BMVI und dem VDR vom 10. Dezember 2015 zu den Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt nach Kenntnis der Bundesregierung Rechtskraft?

Bei der Vereinbarung handelt es sich um eine Verständigung über Ziele und Maßnahmen zweier Bündnispartner, die im Rahmen des Maritimen Bündnisses geschlossen wurde. Im Maritimen Bündnis konnte in den vergangenen Jahren ohne zusätzliche Strukturen und komplizierte Regelwerke auf Vertrauensbasis ein belastbares Netzwerk geschaffen werden, um Synergiegewinne für die maritime

Branche zu erreichen und zur Stärkung der maritimen Wirtschaft und des Standortes Deutschland beizutragen. Das Monitoring der Bündniszusagen bzw. -vereinbarungen erfolgt in bewährter Weise im Rahmen der Bündnissitzungen bzw. den Nationalen Maritimen Konferenzen.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die in der Stellungnahme des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) zum Nationalen Hafenkonzept von der am 1. Oktober 2015 aufgenommenen Forderung nach einer Reduktion der EEG-Umlage (EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz) für Landstrom und für Kraftwerkschiffe?

Die Forderung zur Freistellung des Landstromes und der Kraftwerkschiffe von der EEG-Umlage hat den Schutz der Umwelt zum Hintergrund und bezieht sich auf Schiffe unter allen Flaggen, die deutsche Häfen anlaufen.

Derzeit produzieren die Schiffe ihren benötigten Strom mit Hilfe von Dieselgeneratoren selbst. Dieser ist erheblich preiswerter als der Strom, der von Land aus bezogen werden könnte, da auf den selbst erzeugten Strom diverse Umlagen und Abgaben nicht erhoben werden. Ob und inwieweit der Forderung entsprochen werden kann, bedarf einer weiteren Abstimmung in der Bundesregierung.

6. Auf welche Höhe beläuft sich die jährliche Summe der Subventionen der Lohnkosten für die Seeschifffahrtsbranche, der Steuervergünstigungen (Lohnsteuereinbehalt und die Befreiung von Erlöspools aus der Versicherungssteuer) sowie der öffentliche Zuschüsse für maritime Ausbildung?

Die Steuermindereinnahmen durch den Lohnsteuereinbehalt in der Seeschifffahrt in Höhe von 100 Prozent und Streichung der 183-Tage-Regelung betragen jährlich rund 75 Mio. Euro.

Die Größenordnung der steuerlichen Vergünstigung durch die Befreiung von Schiffserlöspools von der Versicherungsteuer kann nicht beziffert werden, da Schiffserlöspools in der Vergangenheit versicherungsteuerlich nicht erfasst waren.

Zur Sicherung der Bordarbeitsplätze von deutschen Seeleuten auf deutschen Handelsschiffen und des maritimen Know-how sowie zur Förderung der Ausbildung des seemännischen Nachwuches werden Bundesmittel gewährt. Der „Finanzbeitrag an die Seeschifffahrt“ (Einzelplan 12 10, Titel 683 11) hat sich wie folgt entwickelt:

Jahr	**in T €**
2014	53.590
2015	52.295

Die Haushaltsmittel werden entsprechend den jeweils jährlich geltenden nachfolgend genannten Richtlinien verwandt:

– Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt,

– Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt.

7. Auf welche Höhe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zukünftigen Summen der Steuervergünstigungen nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt aufgrund des Lohnsteuereinbehalts in Höhe von 100 Prozent, der Lohnzuschüsse seitens der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und die im Subventionsbericht eingetragene Subvention für Lohnkosten in der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge auf die Lohnkosten von Angestellten in der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge bei jeder im Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt 2015 (HTV-See) aufgelistete Beschäftigtengruppe, ausgehend von Gehältern im Einklang mit dem HTV-See und voller Gewährleistung der Subventionen (bitte nach jedem im HTV-See aufgenommenen Dienstgrad und nach jeder Schiffgrößenkategorie aufschlüsseln)?

Zur angefragten Aufteilung auf Beschäftigungsgruppen liegen der Bundesregierung keine statistischen Grundlagen vor. Die jährlichen Steuermindereinnahmen aufgrund des Lohnsteuereinbehalts werden auf rd. 75 Mio. Euro geschätzt, der jährliche Ansatz für die Lohnnebenkosten-Richtlinie beträgt 57,8 Mio. Euro (plus ggf. Verstärkungsmöglichkeit aus den Einnahmen der Ausflaggungsgebühren). Hiervon abzugrenzen ist die finanzielle Unterstützung durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. Sie wird nicht zu Lasten öffentlicher Haushalte wirksam.

8. Wie hoch belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die zukünftigen endgültigen Lohnkosten in der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt für jede im Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt 2015 (HTV-See) aufgelistete Beschäftigtengruppe nach Abzug der in Frage 7 erwähnten Steuerbegünstigungen, Zuschüssen und Subventionen, ausgehend von voller Gewährleistung dieser Leistungen und Gehälter im Einklang mit dem HTV-See (bitte nach jedem im HTV-See aufgenommenen Dienstgrad und nach jeder Schiffgrößenkategorie aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird Bezug genommen. Mit der Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes auf 100 Prozent und der passgenauen Erstattung des Arbeitgeberanteils in der gesetzlichen Sozialversicherung lassen sich jedoch nur ein Teil der Mehrkosten unter deutscher Flagge ausgleichen. Die Nationalitätenvorgaben in der Schiffsbesetzungsverordnung verursachen dann allerdings immer noch erhebliche Kosten. Darin sind enthalten im Vergleich zu Nicht-EU-Bürgern höhere Heuern, die auch bei Urlaub, Krankheit und Abwesenheiten von Bord fortgezahlt werden. Diese Mehrkosten unter deutscher Flagge können nur mit einer Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung weiter reduziert werden. Eine Erstattung der Netto-Heuerunterschiede ist nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr nicht möglich. Dieser Bereich wäre mit Blick auf die Tarifautonomie Sache der Tarifpartner.

9. Wie viel Prozent machen nach Kenntnis der Bundesregierung die gesamten Lohnkosten bezogen auf die Gesamtkosten für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge aus (bitte nach den Kategorien unter deutscher Flagge, davon im Internationalen Seeschifffahrtsregister – ISR – und unter fremder Flagge aufschlüsseln)?

10. Wie viel Prozent machen nach Kenntnis der Bundesregierung die gesamten Lohnkosten bezogen auf die Gesamtkosten für die deutsche Seeschifffahrt unter fremder Flagge aus?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erhebt keine eigenen Zahlen darüber, wie hoch der Anteil der gesamten Lohnkosten an den Gesamtkosten für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge (einschließlich der im Internationalen Seeschiffsregister eingetragenen Schiffe) und fremder Flagge ist.

11. Bis wann plant die Bundesregierung, die Effekte der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 Prozent auf 100 Prozent für die deutsche Seeschifffahrt, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, zu evaluieren?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird Bezug genommen. Vier Jahre nach dem Inkrafttreten des zwischen BMVI und VDR vereinbarten Maßnahmenpaketes soll eine Evaluierung stattfinden.

12. Bis wann plant die Bundesregierung, die Effekte der geplanten Änderung der SchBesV für die deutsche Seeschifffahrt, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, zu evaluieren?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird Bezug genommen. Der Entwurf der Ersten Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung schreibt eine Evaluierung der Auswirkungen der Reduzierung der Anzahl der vorgeschriebenen Unionsbürger entsprechend der zwischen BMVI und VDR geschlossenen Vereinbarung vor. Dementsprechend soll die Evaluierung nach Ablauf von vier Jahren nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung vorgenommen werden. Damit ist eine zeitnahe Evaluierung rechtzeitig vor Ablauf der gesetzlichen Geltungsdauer der geänderten Schiffsbesetzungsverordnung von 60 Monaten gewährleistet.

13. Hat die Bundesregierung die Effekte des Lohnsteuereinbehalts in Höhe von 40 Prozent für die deutsche Seeschifffahrtsbranche, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, bereits prüfen lassen?

    Wenn ja, wer wurde mit der Prüfung beauftragt, und was war das Ergebnis?

Im Rahmen des Branchenforums Seeschifffahrt am 16. Juni 2015 und der 9. Nationalen Maritimen Konferenz am 19./20. Oktober 2015 wurde zuletzt eine politische Evaluierung vorgenommen. Die bestehenden Förderinstrumente reichen nicht mehr aus, die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge mit Blick auf die Personalkosten wettbewerbsfähig zu gestalten. Diese Lage erfordert die breitere Herangehensweise des neuen Gesamtkonzeptes, das die Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes einschließt.

14. Hat das BVMI die zu erwartenden Effekte der geplanten Änderung der Schiffbesetzungsverordnung für die deutsche Seeschifffahrtsbranche, die sich derzeit in Ressortabstimmung befindet, insbesondere bezüglich der Rückflaggung in die deutsche Flagge und der maritimen Beschäftigung und Ausbildung, prüfen lassen?

    Wenn ja, wer wurde mit der Prüfung beauftragt, und was war das Ergebnis?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird Bezug genommen. Mit Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung soll die auf der 9. Maritimen Konferenz am 19. und 20. Oktober 2015 angekündigte Maßnahme zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge und die daraufhin zwischen dem BMVI und dem VDR geschlossene Vereinbarung vom 10. Dezember 2015 umgesetzt werden.

15. Beabsichtigt das BMVI, die Änderung der SchBesV wie bei der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts zunächst zu befristen?

    Wenn ja, für wie lange?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

16. Soll daraufhin eine Verlängerung auf Grundlage einer Prüfung der Effekte der Veränderung für die deutsche Seeschifffahrtsbranche erfolgen?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

17. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, dass es seit dem Bundestagsbeschluss einer Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts von 40 Prozent auf 100 Prozent am 28. Januar 2016 keine Zunahme von Schiffen unter deutscher Flagge gegeben hat?

Die Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes ist zwar im Januar 2016 beschlossen worden, das entsprechende Gesetz ist jedoch erst mit Genehmigung durch die Europäische Kommission am 3. Mai 2016 in Kraft getreten. Daher sind derzeit noch keine Rückschlüsse möglich.

18. Wie viele Änderungen der SchBesV hat es seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Januar 1995 zur Verfassungsmäßigkeit des Zweitregister-Gesetzes gegeben?

Seit 1995 wurde die Schiffsbesetzungsverordnung wie folgt geändert:

- 3. Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung vom 14. März 1996 (BGBl. I S. 511),
- Schiffsbesetzungsverordnung vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2577),
- Erste Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung vom 21. Januar 2004 (BGBl. I S. 116),
- Artikel 3 der Verordnung vom 4. August 2004 (BGBl. I S. 2062),
- Artikel 1 der Verordnung vom 27. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2403),
- Schiffsbesetzungsverordnung vom 18. Juli 2013 (BGBl. I S. 2575).

Änderungen der Verordnungen aufgrund von Organisationserlassen sind in der Aufstellung nicht berücksichtigt.

19. Hat die Bundesregierung die Effekte der in Frage 18 abgefragten Änderungen der SchBesV für die deutsche Seeschifffahrtsbranche evaluieren lassen?

    Wenn ja, welche Faktoren werden bei dieser Prüfung berücksichtigt?

    Wo sind die Ergebnisse der Prüfungen veröffentlicht worden (bitte nach Verordnungsänderung und Veröffentlichung aufschlüsseln)?

Nein.

20. Wird die Bundesregierung überprüfen, die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge von 40 Prozent auf 100 Prozent zurückzunehmen, wenn die mit der Gesetzesänderung beabsichtigten Effekte nicht nachgewiesen werden?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen. Das im Januar 2016 beschlossene Gesetz zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes sieht vor, dass nach Ablauf von 60 Monaten die bisherige Regelung mit einem Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent automatisch wieder aufleben würde.

21. Erklärt sich die Bundesregierung bereit, die Änderung der Schiffbesetzungsverordnung, die sich derzeit in Ressortabstimmung befindet, zurückzunehmen, falls eine Prüfung der Effekte für die Seeschifffahrt keinen wirtschaftlichen Vorteil vorweisen kann?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen. Die Anwendung der geänderten Nationalitätenvorschriften ist auf 60 Monate befristet. Danach würde automatisch die derzeit geltende Regelung wieder in Kraft treten.

22. Wann haben sich Vertreter der Bundesregierung seit dem Anfang der 18. Legislaturperiode mit Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen und den Dachverbänden in der Seeschifffahrt, der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), dem Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (VDKS) und der Vereinigung deutscher Schiffsingenieure (VDSI) getroffen (bitte nach Datum, Organisation und Gesprächsthema aufschlüsseln)?

23. Wann haben sich Vertreter der Bundesregierung seit dem Anfang der 18. Legislaturperiode mit Vertretern des Verbands Deutscher Reeder (VDR), des Verbands deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) oder der Reederkonzerne Hapag-Lloyd und Hamburg-Süd getroffen (bitte nach Datum, Organisation und Gesprächsthema aufschlüsseln)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung, vertreten durch den Maritimen Koordinator und die verschiedenen Bundesressorts, steht im engen Dialog mit Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen, den Verbänden und mit Vertretern der Reedereien in Deutschland. In zahlreichen Einzelgesprächen, Sitzungen und Veranstaltungen wird die Lage der Seeschifffahrtsbranche diskutiert sowie Lösungsansätze zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Unternehmen initiiert.

24. Wie viele Beschäftigte auf Schiffen unter deutscher Flagge verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über unbefristete Arbeitsverhältnisse, und wie viele haben einen befristeten Arbeitsvertrag (bitte nach folgenden Beschäftigungsgraden aufschlüsseln: Kapitän, I. Nautischer Offizier, Leiter der Maschinenanlage, II. Technischer Offizier, Nautischer/Technischer Wachoffizier, Schiffselektrotechniker, Elektriker, Vorleute, Bootsmann, Zimmermann, Decksschlosser, Lagerhalter, Pumpenmann, Alleinkoch, 1. Koch oder vergleichbare internationale Beschäftigungsgradbezeichnungen sowie nach folgenden Schiffsgrößenkategorien: mehr als 3 500 BRZ, bis 3 500 BRZ und bis 1 600 BRZ)?

Zur angefragten Aufteilung nach befristeten/unbefristeten Arbeitsverhältnissen nach Beschäftigungsgraden sowie nach Schiffsgrößen liegen der Bundesregierung keine statistischen Grundlagen vor.

25. Wie viele Auszubildende hat es seit dem Jahr 2006 in der internationalen Seeschifffahrt in Deutschland gegeben (bitte nach Jahr und Hochschule aufschlüsseln)?

a) Die Ausbildungs- und Studierendenzahlen werden von den Ländern erhoben. Der Bundesregierung liegen folgende Zahlen über Ausbildungsverhältnisse zum Schiffsmechaniker von 2006 bis 2015 vor:

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

Jahr	Ausbildungsverhältnisse neu	Ausbildungsverhältnisse insgesamt 1./2./3. Ausbildungsjahr
2006	309	775
2007	345	894
2008	308	887
2009	257	837
2010	230	739
2011	243	656
2012	176	575
2013	161	515
2014	197	487
2015	159	468

b) Die Aufschlüsselung der Zahlen der Schüler und Studierenden „Nautik“, „Schiffsbetriebstechnik“ sowie die Aufnahmekapazitäten an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder sind als Anlage beigefügt.

Es handelt sich hierbei nicht um eine amtliche Statistik. Die Zahlen werden von der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) über die Standorte erhoben.

26. Wie viele in der Seeschifffahrt tätige Reedereien haben seit dem Jahr 2006 Seeleute auf ihren Schiffen ausgebildet (bitte nach Jahr und ausbildende Reederei aufschlüsseln)?

Die Zahlen werden von den Ländern erhoben. Der Bundesregierung liegt eine Statistik der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. vor.

Jahr	**Internationale Seeschifffahrt**		**Bäderschifffahrt**		**Behörden**	
	Anzahl Reederei	**Auszubildende gesamt**	**Anzahl Reederei**	**Auszubildende gesamt**	**Anzahl Reederei**	**Auszubildende gesamt**
2006	79	645	7	32	19	98
2007	79	759	7	35	16	100
2008	82	755	8	34	18	98
2009	84	710	6	31	18	96
2010	82	622	6	28	18	89
2011	67	542	6	28	17	86
2012	61	468	6	32	16	75
2013	59	409	7	37	15	69
2014	53	381	7	41	15	65
2015	33	365	7	41	15	64

Quelle: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

27. Wie viele der vormaligen Auszubildenden in den maritimen Berufen, die ihre Ausbildungsverhältnisse seit dem Jahr 2006 erfolgreich abgeschlossen haben, fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seitdem eine Beschäftigung in der internationalen Seeschifffahrt (bitte nach Jahr und Ort des Arbeitsplatzes – Land bzw. See – aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Schüler und Studierende "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtag: 01.12.)

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
Fachhochschulen										
Hochschule Bremen	Dipl.-Wirtschaftsing. f. Seeverkehr Nautik	454	416	387	323	315	232	128		
	International Degree Programme Ship Management (BA)							38		
HS Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth	Nautik	406	398	348	332	288	233	214		
HS Emden/Leer	Nautik	233	224	197	171	164	179	145		
Fachhochschule Flensburg		108	156	178	191	159	150	127		
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Nautik Verkehrsbetrieb, BA	308	262	293	290	256	190	147		
Gesamt:		**1.509**	**1.473**	**1403**	**1307**	**1182**	**984**	**799**		
Fachschulen										
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Nautik	78	71	71	71	55	37	31		
	Nautik bis 500 BRZ	8	18	29	0	12	0	10		
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik	88	89	61	55	38	38	11		
	Nautik bis 500 BRZ			8	12	0	12	7		
Fachschule Nautik in Leer		49	48	60	49	31	23	14		
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Nautik	106	101	93	71	49	37	34		
	Nautik bis 500 BRZ					13	14	15		
Gesamt:		**329**	**327**	**322**	**258**	**198**	**161**	**122**		
Insgesamt:		***1.838***	***1.800***	***1725***	***1565***	***1380***	***1145***	***921***		

Absolventen "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtag: 01.12.)

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Fachhochschulen									
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik (Absolventen im Studienjahr: jeweiliges SS plus vorangegangenes WS)	5	9	15	9	7	16	10	
Fachhochschule Flensburg	Schiffsbetrieb/Schiffsbetriebstechnik, Diplom	17	8	11	3	2	0	0	
	Schiffsbetriebstechnik, BA	0	2	4	7	18	12	21	
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Schiffsbetriebs-, Anlagen- und Versorgungstechnik, BA	0	9	9	12	16	18	21	
	Schiffsbetriebs-, Anlagen, und Versorgungstechnik, Diplom	19	5	1	0	0	0	0	
	Schiffsbetriebstechnik Dual, BA	0	0	0	0	0	1	8	
Gesamt:		**41**	**33**	**43**	**31**	**43**	**47**	**60**	
Fachschulen									
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Schiffsbetriebstechnik	29	37	28	34	29	27	35	
	Schiffsmaschinist			13	27	25	28	14	
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik (2 Jahre)	40	36	23	44	30	39	19	
	Seemaschinist C750			8	5	9	5	14	
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Schiffsbetriebstechnik	34	37	40	40	44	28	24	
	Schiffsmaschinist	16	17	14	15	12	13	15	
Gesamt:		**119**	**127**	**126**	**165**	**149**	**140**	**121**	
Insgesamt:		***160***	***160***	***169***	***196***	***192***	***187***	***181***	

Schüler und Studierende "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtag: 01.12.)

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Fachhochschulen									
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik (seit WS 2008/2009 nur noch in BA-Studiengang immatrikuliert)	77	79	78	68	66	61	42	
Fachhochschule Flensburg	(Diplom + Bachelor)	55	72	87	128	118	106	99	
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Schiffsbetriebs-, Anlagen- und Versorgungstechnik (BA)	87	95	96	88	98	117	98	
	Schiffsbetriebstechnik Dual (BA)	11	21	35	42	43	34	21	
Gesamt:		**230**	**267**	**296**	**326**	**325**	**318**	**260**	
Fachschulen									
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Schiffsbetriebstechnik	81	68	72	75	69	64	49	
	Schiffsmaschinist	27	24	36	36	29	34	17	
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Schiffsbetriebstechnik (TWO)	83	78	74	77	57	48	47	
	Seemaschinist C750					0	12	14	
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Schiffsbetriebstechnik	114	121	103	115	86	52	52	
	Schiffsmaschinist					16	18	16	
Gesamt:		**305**	**291**	**285**	**303**	**257**	**228**	**195**	
Insgesamt:		***535***	***558***	***581***	***629***	***582***	***546***	***455***	

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) Datum: 30.03.2016 (07:40)

Schüler und Studierende "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtag: 01.12.)

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
Fachhochschulen										
Hochschule Bremen	Dipl.-Wirtschaftsing. f. Seeverkehr Nautik	454	416	387	323	315	232	128		
	International Degree Programme Ship Management (BA)							38		
HS Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth	Nautik	406	398	348	332	288	233	214		
HS Emden/Leer	Nautik	233	224	197	171	164	179	145		
Fachhochschule Flensburg		108	156	178	191	159	150	127		
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Nautik Verkehrsbetrieb, BA	308	262	293	290	256	190	147		
Gesamt:		**1.509**	**1.473**	**1403**	**1307**	**1182**	**984**	**799**		
Fachschulen										
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Nautik	78	71	71	71	55	37	31		
	Nautik bis 500 BRZ	8	18	29	0	12	0	10		
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik	88	89	61	55	38	38	11		
	Nautik bis 500 BRZ			8	12	0	12	7		
Fachschule Nautik in Leer		49	48	60	49	31	23	14		
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Nautik	106	101	93	71	49	37	34		
	Nautik bis 500 BRZ					13	14	15		
Gesamt:		**329**	**327**	**322**	**258**	**198**	**161**	**122**		
Insgesamt:		***1.838***	***1.800***	***1725***	***1565***	***1380***	***1145***	***921***		

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) Datum: 30.03.2016 (07:40)

Schul- und Studienanfänger "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtage: FS - 01.12., FH - 01.12. (WS)/31.03. (SS)

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	Stud-Jahr 08/09	Stud-Jahr 09/10	Stud-Jahr 10/11	Stud-Jahr 11/12	Stud-Jahr 12/13	Stud-Jahr 13/14	Stud-Jahr 14/15	Stud-Jahr 15/16
Fachhochschulen									
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik	19	20	17	20	8	17	8	9
Fachhochschule Flensburg		27	29	28	38	27	33	18	21
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Schiffsbetriebs-, Anlagen- und Versorgungstechnik (BA)	35	29	35	32	35	35	33	18
	Schiffsbetriebstechnik Dual (BA)		11	10	14	11	0	0	0
Gesamt:		**81**	**89**	**90**	**104**	**81**	**85**	**59**	**48**
Fachschulen									
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Schiffsbetriebstechnik	42	42	35	35	45	39		13
	Schiffsmaschinist		27	24	36	36	18		8
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Schiffsbetriebstechnik	43	43	44	28	50	29	35	28
	Schiffsmaschinist C 750							12	14
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Schiffsbetriebstechnik	42	55	53	39	49	48	28	26
	Schiffsmaschinist				17	16	15	18	16
Gesamt:		**127**	**167**	**156**	**155**	**196**	**149**	**93**	**105**
Insgesamt:		***208***	***256***	***246***	***259***	***277***	***234***	***152***	***153***
Aufnahmekapazität:		223	172	212	212	222	207	207	202
Auslastung gesamt (%):		93%	149%	116%	122%	125%	113%	73%	76%

(Studienjahr: WS + darauffolgendes SS)

Anfänger - Schiffsbetriebstechnik

Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) Datum: 30.03.2016 (07:39)

Schul- und Studienanfänger "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtage: FS - 01.12., FH - 01.12. (WS)/31.03. (SS)

Einrichtung	Studien-/Ausbildungsgang	Stud-Jahr 08/09	Stud-Jahr 09/10	Stud-Jahr 10/11	Stud-Jahr 11/12	Stud-Jahr 12/13	Stud-Jahr 13/14	Stud-Jahr 14/15	Stud-Jahr 15/16
Fachhochschulen									
Hochschule Bremen	Dipl.-Wirtschaftsing. f. Seeverkehr (Nautik) - auslaufend	90	112	65	61	0	0	0	0
	International Degree Programme Ship Management (BA)					18	12	6	4
HS Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth	Nautik (BA)	129	87	77	66	39	41	50	52
HS Emden/Leer	Nautik (BA)	54	53	44	55	42	37	63	27
Fachhochschule Flensburg	Seeverkehr, Nautik und Logistik (BA)	53	54	59	39	49	41	32	30
Hochschule Wismar (Warnemünde)	Nautik Verkehrsbetrieb (BA)	82	111	70	94	70	48	28	26
Gesamt:		**408**	**417**	**315**	**315**	**218**	**179**	**179**	**139**
Fachschulen									
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	Nautik	50	40	38	35	39	19		16
	Nautik bis 500 BRZ (nationale Fahrt)		8	18	28	31	12		10
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik	35	63	56	25	24	18	18	11
	Nautik bis 500 BRZ (nationale Fahrt)				8	15	12	14	7
Fachschule Leer	Nautik	25	32	19	31	17	10	9	3
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Nautik	35	53	59	36	25	33	19	18
	Nautik bis 500 BRZ (nationale Fahrt)				14	15	15	14	15
Gesamt:		**145**	**196**	**190**	**177**	**166**	**119**	**74**	**80**
Insgesamt:		***553***	***613***	***505***	***492***	***384***	***298***	***253***	***219***
Aufnahmekapazität:		565	584	523	544	529	427	423	396
Auslastung gesamt (%):		98%	105%	96%	98%	73%	70%	60%	55%

(Studienjahr: WS + darauffolgendes SS)

Anfänger - Nautik

Aufnahmekapazitäten "Schiffsbetriebstechnik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtag: 01.12.)

Einrichtung	Stud-Jahr 08/09	Stud-Jahr 09/10	Stud-Jahr 10/11	Stud-Jahr 11/12	Stud-Jahr 12/13	Stud-Jahr 13/14	Stud-Jahr 14/15	Stud-Jahr 15/16			
Fachhochschulen											
Hochschule Bremerhaven	15	15	15	15	15	15	15	15			
Fachhochschule Flensburg (inkl. Schiffsmaschinenbau)	40		40	40	40	25	25	25			
Hochschule Wismar (Warnemünde)	34	34	34	34	34	34	34	34			
Gesamt:	**89**	**49**	**89**	**89**	**89**	**74**	**74**	**74**			
Fachschulen											
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	60	48	48	48	48	48	48	48			
Fachschule für Seefahrt Flensburg	40	40	40	40	50	50	50	50			
Fachschule Seefahrt Warnemünde	34	35	35	35	35	35	35	30			
Gesamt:	**134**	**123**	**123**	**123**	**133**	**133**	**133**	**128**			
Insgesamt:	***223***	***172***	***212***	***212***	***222***	***207***	***207***	***202***			
Vergleich zum Vorjahr (+/-)		-22,90%	23,20%	0%	4,70%	-6,80%	0%	-2,40%			

Aufnahmekapazitäten "Nautik" an den Fach- und Fachhochschulen der norddeutschen Länder

(Stichtag: 01.12.)

Einrichtung	Stud-Jahr 08/09	Stud-Jahr 09/10	Stud-Jahr 10/11	Stud-Jahr 11/12	Stud-Jahr 12/13	Stud-Jahr 13/14	Stud-Jahr 14/15	Stud-Jahr 15/16				
Fachhochschulen												
Hochschule Bremen	107	107	44	80	80	36	36	36				
HS Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth	90	89	88	71	64	64	44	45				
HS Emden/Leer	88	78	76	78	70	63	59	50				
Fachhochschule Flensburg	40	40	40	40	40	25	25	25				
Hochschule Wismar (Warnemünde)	80	85	80	80	80	44	64	50				
Gesamt:	**405**	**399**	**328**	**349**	**334**	**232**	**228**	**206**				
Fachschulen												
Staatl. Seefahrtsschule Cuxhaven	60	60	60	60	60	60	60	60				
Fachschule für Seefahrt Flensburg	35	60	60	60	60	60	60	60				
Fachschule Nautik in Leer	30	30	40	40	40	40	40	40				
Fachschule Seefahrt Warnemünde	35	35	35	35	35	35	35	30				
Gesamt:	**160**	**185**	**195**	**195**	**195**	**195**	**195**	**190**				
Insgesamt:	***565***	***584***	***523***	***544***	***529***	***427***	***423***	***396***				
Vergleich zum Vorjahr (+/-)		3,40%	-10,40%	4%	-2,70%	-30,50%	-0,94%	-6,38%				



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333